

Études préliminaires de modernisation de Nevers-Chagny pour la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique

Note de présentation des résultats Étude de trafics voyageurs



Date d'application	
Autres références du document	

Validation du document

REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
MONTINET Sophie FUCHS Georges	MONTINET Sophie	Frédéric BONNAUD

Historique des modifications du document

Date	Version	Modification	Auteur
15/01/2015	A	Création du document	FUCHS Georges
30/01/2015	B	Modifications suite aux remarques de SNCF Réseau et intégration du trafic des OD courtes distances	FUCHS Georges
28/04/2015	C	Nouveaux résultats suite aux remarques de RFF (nouvel horizon de MeS, ajustements sur le périmètre d'étude, prise en compte d'une évolution tarifaire en fonction du gain de temps)	FUCHS Georges MONTINET Sophie
10/07/2015	D	Corrections de figures	FUCHS Georges
25/08/2015	E	Pris en compte d'une remarque	FUCHS Georges

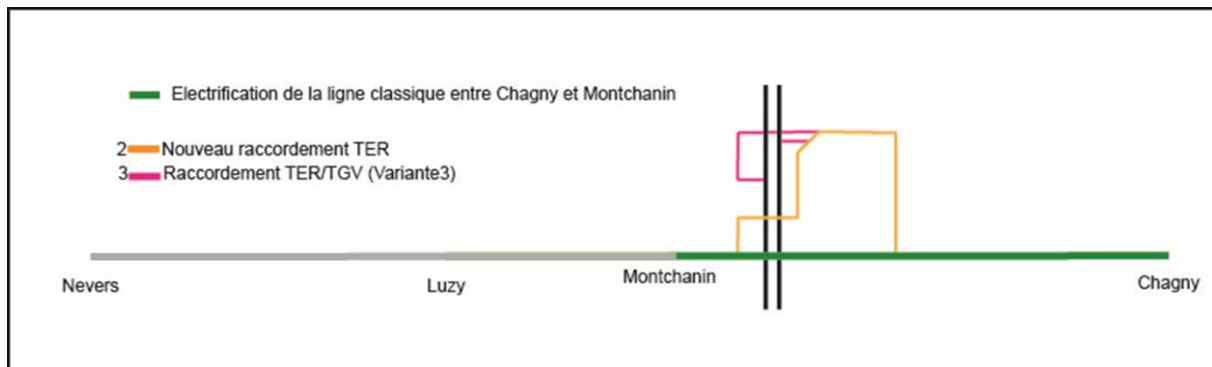
Contenu

1. Introduction	4
2. Le modèle de trafic.....	4
2.1 Pour les liaisons de longue distance	4
2.2 Pour les liaisons de courte distance	6
3. Présentation de l'offre	6
4. Principaux résultats.....	9
4.1 Périmètre retenu	9
4.1 Résultats agrégés	10
4.2 Résultats pour les principales OD longues distances	11
4.3 Résultats des OD courtes distances.....	14

1. Introduction

Cette note présente les résultats des trafics voyageurs du projet de modernisation de Nevers-Chagny dans le cadre du **scénario 4**, qui vise à améliorer les **liaisons Est – Sud-Est**. Les aménagements associés à ce scénario fonctionnel sont :

- L'électrification partielle entre Montchanin et Chagny,
- La création d'un raccordement LGV interconnexion, en connectant la section Chagny-Montchanin à la LN1 au niveau du Creusot TGV.



Dans ce scénario, il est supposé que **la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône n'a pas encore été réalisée.**

2. Le modèle de trafic

2.1 Pour les liaisons de longue distance

Au regard des enjeux voyageurs apportés par le projet, le modèle utilisé est le Modèle National Voyageurs (MNV), un modèle de moyenne et longue distances, qui s'intéresse aux déplacements de voyageurs interrégionaux effectuant une distance de plus de 80-100 km.

Issu du manuel de référence du MNV, le tableau ci-après présente les coefficients des fonctions d'utilité issus du calage. Les 4 principaux coefficients ferroviaires du partage modal ont été surlignés, il s'agit des coefficients de :

- Coût aller (€), dont l'évolution a un impact négatif sur un itinéraire et une OD,
- Temps à bord du train, dont l'évolution a un impact négatif sur un itinéraire et une OD,
- Fréquence (nombre de trains par jour), dont l'évolution a un impact positif sur un itinéraire et une OD,
- Nombre de correspondances, dont l'évolution a un impact négatif sur un itinéraire et une OD.

	Affaires professionnelles		Réguliers DT - DE		Vacances		Week-end		Affaires personnelles	
	Valeur estimée	Test t	Valeur estimée	Test t	Valeur estimée	Test t	Valeur estimée	Test t	Valeur estimée	Test t
λ Coût	0.2		0.2		0.2		0.3		0.3	
λ Temps	0.3		0.3		0.3		0.4		0.4	
Coefficients										
coefficient du coût aller (€)	-	-	-	-	-1.178	-10.9	-0.8145	-9.9	-0.404	-10.3
coefficient du coût aller pour les remboursés (€)	-0.388945	-4.5	-0.3076	-4.4	-	-	-	-	-	-
coefficient du coût aller pour les non-remboursés (€)	-0.4921	-19.0	-0.5727	-9.6	-	-	-	-	-	-
coefficient du temps à bord du train (min)	-0.3693	-39.0	-0.2553	-10.1	-0.3185	-19.9	-0.2126	-20.7	-0.153	-20.9
coefficient du temps en voiture (min)	-0.5292	-70.3	-0.3468	-18.0	-0.3911	-33.0	-0.2574	-35.2	-0.222	-40.2
coefficient du temps en avion (min)	-0.2972	-19.9	-	-	-0.2565	-11.4	-0.07694	-4.1	-0.1368	-8.3
coefficient du temps d'accès en train (min)	-0.01065	-16.5	-0.0063	-3.4	-0.01084	-10.6	-0.01101	-9.7	-0.006064	-8.2
coefficient du temps d'accès en avion (min)	-0.01073	-23.0	-	-	-0.005033	-7.8	-0.002637	-3.2	-0.007538	-10.4
coefficient de la fréquence (ln (nbre trains/jour))	0.4216	13.2	0.2369	3.4	0.1813	3.6	0.1031	1.8	0.1408	9.3
coefficient du nombre de correspondances	-0.3662	-12.4	-0.5023	-6.6	-0.397	-8.9	-0.3237	-6.1	-0.3083	-10.4
coefficient du cadencement	0.129	2.0	0.08918	-	-	-	-	-	-	-
coefficient de la fréquence (nbre avions/jour)	0.07638	22.8	-	-	0.05886	10.9	0.06411	9.9	0.0709	12.8
coefficient de densité pour les OD radiales (hab/km²)	6.36E-05	24.8	-	-	4.38E-05	9.0	4.65E-05	10.5	-	-
coefficient de densité pour OD jonction (hab/km²)	0.001018	6.6	-	-	0.002597	10.3	0.000904	3.5	-	-
coefficient de densité pour les OD radiales et jonction (hab/km²)	-	-	6.07E-05	10.9	-	-	-	-	2.91E-05	9.4
coefficient de la motorisation	0.7498	13.4	-	-	0.9231	10.7	0.5858	6.1	0.7437	11.6

2.2 Pour les liaisons de courte distance

Des liaisons OD de courte distance, non prises en compte dans le modèle MNV, bénéficient également d'une augmentation de la fréquence et/ou d'un gain de temps.

Les effets d'une amélioration de l'offre ferroviaire sur ces liaisons sont évalués via l'application d'élasticités du trafic aux principaux indicateurs d'offre (voir 4.3 Résultats des OD courtes distances). Les élasticités¹ du trafic ferroviaire sur courte distance à appliquer sont les suivantes :

- Temps fer : -1
- Prix fer : -0,7
- Fréquence fer : 0,3

3 OD de courtes distances sont directement concernées par le projet :

- Dijon-Besançon TGV,
- Besançon TGV-Belfort TGV,
- Mulhouse-Belfort TGV.

A ces liaisons qualifiées de courtes distances, il est également considéré la liaison Belfort-Dijon. Bien que présente dans le MNV, cette OD a été calculée de la même manière que les OD courtes en l'absence de réaction du modèle, positive ou négative. En accord avec SNCF Réseau², la méthode des élasticités est appliquée sur 75% du trafic 2025 de l'OD issu du MNV.

3. Présentation de l'offre

Pour rappel, le scénario 4 étudié consiste en la création d'un nouveau raccordement de la LGV Paris-Lyon au réseau conventionnel au niveau du Creusot TGV doublée de l'électrification de la section de ligne Nevers-Chagny.

Ce premier scénario à l'horizon 2021 se base sur l'hypothèse de non-réalisation de la phase 2 de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

La réalisation du scénario 4 permet aux TAGV entre l'Est et le Sud-Est de la France de rejoindre la LGV Paris-Lyon au niveau du Creusot TGV plutôt que d'emprunter la ligne classique entre Chagny, Mâcon et Lyon. Cet aménagement apporte une amélioration des temps de parcours des TAGV entre l'Est et le Sud-Est. Ce gain de temps permet d'augmenter la fréquence de desserte des gares situées sur la LGV Rhin-Rhône (Besançon-Franche-Comté-TGV, Belfort-Montbéliard-TGV et Dijon-Ville).

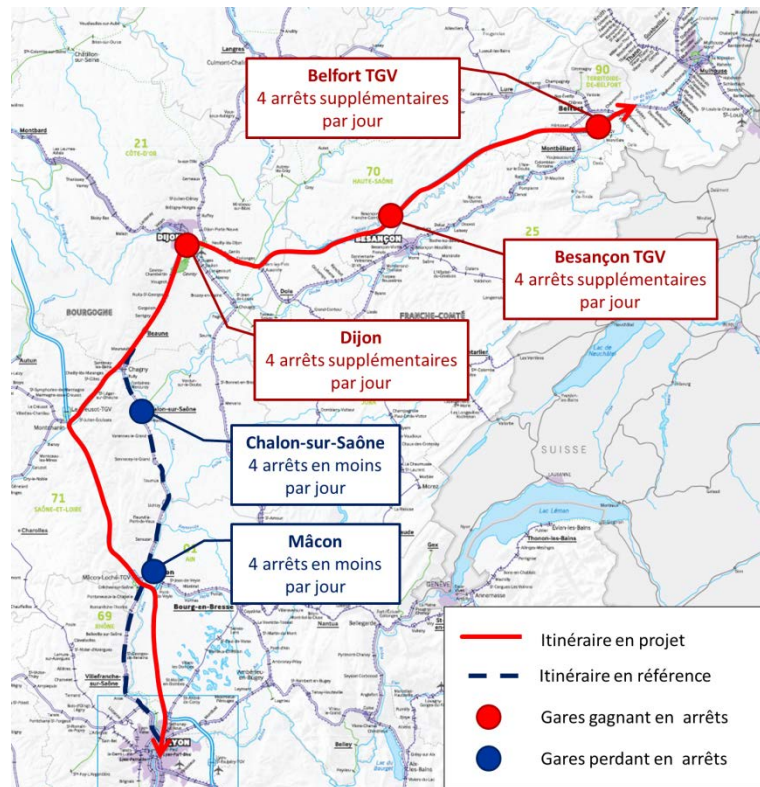
Ce scénario se traduit ainsi par :

- 4 dessertes supplémentaires par jour 2 sens confondus sur les gares de Belfort TGV et Besançon TGV ;
- 4 dessertes supplémentaires par jour 2 sens confondus sur la gare de Dijon-Ville ;
- 4 dessertes par jour 2 sens confondus en moins sur les gares de Châlons-sur-Saône et Mâcon, situées sur la ligne classique.

¹ Elasticités fournies par SNCF Réseau (mail de Xavier Ripa, 15 janvier 2015)

² Hypothèse transmise par SNCF Réseau (mail du 23 mars 2015)

Figure 1 : Modification de l'offre de desserte (2 sens confondus)



Le tableau ci-après décrit les services modifiés entre situation de référence et situation de projet pour un sens de circulation. Les changements de gares desservies apparaissent en rouge. Tel que pour l'ensemble des missions Intersecteurs Rhin-Rhône, le matériel roulant utilisé est de type TGV Duplex en US (Unité Simple) en situation de référence et de projet.

Situation	Référence	Projet VFCEA	Référence	Projet VFCEA	Référence	Projet VFCEA	Référence	Projet VFCEA	Référence	Projet VFCEA
Paris-Lyon										
Nice-Ville										
Marseille-St-Charles					7:14	7:14			11:14	11:14
Toulouse-Matabiau										
Montpellier-TGV							9:10	9:10		
Lyon-Part-Dieu					8:54	8:54	10:50	10:50	12:54	12:54
Lyon-Part-Dieu	5:04	5:08	7:08	7:08	9:04	9:08	11:04	11:08	13:04	13:08
Mâcon	5:41								13:41	
Chalon-sur-Saône					10:07		12:07			
Dijon-Ville	6:38	6:30				10:30	12:38	12:30		14:30
Dijon-Ville	6:47	6:38				10:38	12:47	12:38		14:38
Besançon-Viotte										
Besançon TGV		7:08	8:57	8:55	11:04	11:08		13:08	15:04	15:08
Belfort-Montbéliard TGV		7:32	9:22	9:20	11:30	11:32		13:32	15:30	15:32
Mulhouse-Ville	7:54	7:54			11:54	11:54	13:54	13:54	15:54	15:54
Mulhouse-Ville	7:57	7:57			11:57	11:57	13:57	13:57	15:57	15:57
Colmar										
Strasbourg-Ville	8:44	8:44	10:22	10:20	12:44	12:44	14:44	14:44	16:44	16:44
Basel SBB										
Zurich HB										
Au-delà					Francfort	Francfort				

4. Principaux résultats

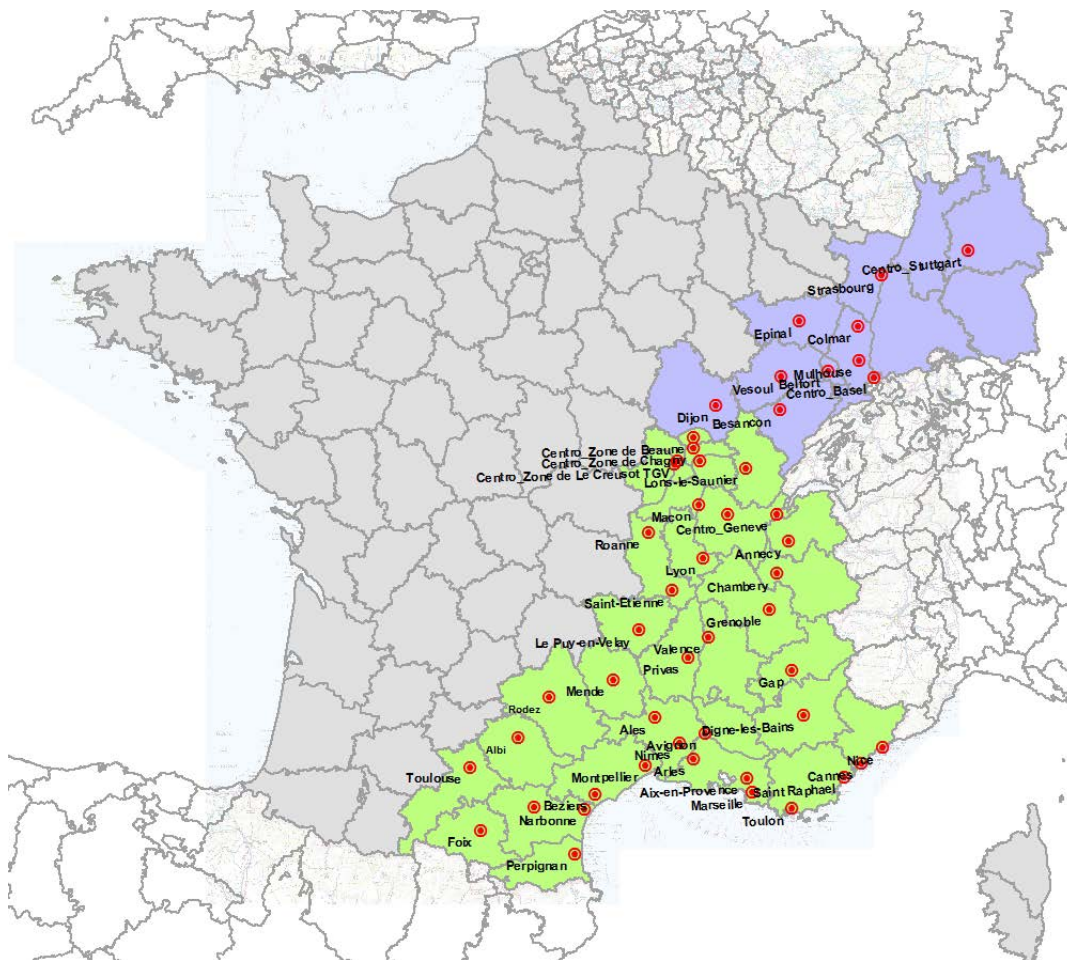
4.1 Périmètre retenu

Le périmètre d'étude comprend l'ensemble des flux potentiellement intéressés par tout ou partie des origines - destinations concernées par le projet de modernisation de la section Nevers-Chagny. Il se découpe en 2 zones :

- **Un périmètre restreint**, limité aux OD directement concernées par les changements de desserte :
 - D'une part les OD qui bénéficient d'une augmentation de la fréquence et/ou du temps de parcours ; par exemple l'OD entre Francfort et la Bourgogne du fait du train Marseille-Francfort,
 - Et d'autre part les OD qui subissent un effet négatif du projet du fait de la réduction des dessertes aux gares de Mâcon et Chalon ; il s'agit en particulier des liaisons entre les deux gares de Chalon et Mâcon et la zone Sud-Est.
- **Un périmètre plus large**, qui s'étend du territoire sud-allemand - suisse, en passant par le corridor Rhin-Rhône et par la LN1, et couvrant enfin tout le quart Sud-Est de la France :
 - Du fait de l'effet de réseau du modèle, la modification de certains services peut se reporter sur des OD éloignées du projet (par exemple on obtient des augmentations de trafic conséquentes sur les OD Dijon-Le Mans ou Mulhouse-Stuttgart). Ainsi, seuls les résultats de trafic des OD directement impactées par le projet sont pris en compte dans l'étude trafic afin de limiter le « bruit », c'est-à-dire des variations aléatoires du trafic d'OD qui ne devraient logiquement pas être impactées par le projet.
 - La carte ci-dessous présente le périmètre large pertinent retenu avec une distinction entre une macrozone Est (en bleu sur la carte) et une macrozone Sud-Est (en vert). Les OD entre zones des 2 macrozones sont retenues dans le périmètre. En revanche, les variations de trafic internes aux macrozones ne sont pas prises en compte, sauf OD mentionnées déjà incluses dans le périmètre restreint.

En résumé, une OD est incluse dans le périmètre d'étude si elle remplit au moins une des conditions suivantes :

- Si l'OD est directement concernée par les améliorations du service ferroviaire permises par le projet (exemple : Strasbourg-Besançon) ;
- Si l'OD subit des pertes de fréquences du fait du changement d'itinéraire des trains TGV Rhin-Rhône ; il s'agit des OD vers ou depuis la gare de Châlons-sur-Saône ou celle de Mâcon ;
- Si l'OD est entre les 2 macrozones (les OD internes aux macrozones sont exclues, sauf si elles remplissent une des 2 conditions précédentes).



Au total, les résultats intègrent les variations de trafic de 452 OD dont 4 qualifiées de courte distance.

4.1 Résultats agrégés

Sur les 448 OD longues du périmètre retenu, le projet entraîne une augmentation du trafic fer sur 241 OD et une baisse du trafic sur 55 OD pour une augmentation totale du trafic fer de plus de 115 600 déplacements supplémentaires réalisés par le fer, dont 55% de nouveaux déplacements (induction) et 45% de report modal. À ceci s'ajoute près de 9 800 nouveaux voyageurs des OD de courtes distances (y compris l'OD Belfort-Dijon calculée comme une OD courte distance).

Variation	Nbr OD	Variation totale
Positive	241	146 947
Négative	55	-31 342
Sans variation	152	0
Total OD longues	448	115 605
OD courtes	4	9 766
Total périmètre	452	125 371

4.2 Résultats pour les principales OD longues distances

Le tableau suivant présente les résultats sur les OD présentant les principales variations (variation absolue > 500 voyageurs) ainsi que les principaux indicateurs d'offre et d'affectation ferroviaire de ces OD entre situation de référence et de projet :

- **Diminution du temps total** : impacte positivement l'OD (hausse du trafic fer),
- **Augmentation de la fréquence fer** : impacte positivement l'OD (hausse du trafic fer),
- **Part TGV** : indique une augmentation de la part TGV sur l'OD,
- **Taux de correspondance** : indique le nombre moyen de correspondances.

Une hausse des prix ferroviaires liée aux gains de temps apportés par le projet est prise en compte dans le modèle MNV. Conformément au référentiel de SNCF Réseau, il est considéré une hausse de 25% des gains de temps monétarisés, correspondant aux liaisons intersecteurs.

Dans le tableau ci-après, les OD présentant des variations positives sont souvent en relation avec une des 3 gares dont la desserte augmente (Dijon, Besançon TGV et Belfort TGV) et/ou sur les liaisons ayant désormais la possibilité d'emprunter la LGV Paris-Lyon au niveau du Creusot TGV. Les OD perdant du trafic ferroviaire sont en relation avec les gares de Chalon ou Mâcon, moins desservies en situation de projet.

Résultats pour les principales OD longues distances (variation absolue > 500 voyageurs)

OD (2 sens)	Trafic fer	Trafic fer	Variation	Var. relative trafic	Temps total fer			Fréquence fer /sens			Part TGV			Taux de correspondance		
	référence	projet			trafic	Réf	Proj	Diff	Réf	Proj	Diff	Réf	Proj	Diff	Réf	Proj
Dijon-Lyon	978 417	1 022 706	44 289	5%	108	99	-9	23	25	2	29%	47%	18%	0,0	0,0	0,0
Besancon-Strasbourg	95 597	104 730	9 134	10%	127	123	-4	16	16	0	36%	36%	0%	1,6	1,6	0,0
Besancon-Mulhouse	75 457	82 231	6 774	9%	80	75	-4	20	20	0	34%	32%	-2%	0,8	0,8	0,0
Dijon-Strasbourg	55 756	62 331	6 575	12%	117	119	2	8	8	0	89%	89%	0%	0,8	0,3	-0,4
Cannes-Dijon	9 911	15 030	5 120	52%	298	293	-5	11	10	-1	81%	84%	3%	2,2	1,4	-0,9
Dijon-St Raphael	11 995	16 443	4 449	37%	301	291	-10	10	10	0	64%	80%	16%	1,9	1,1	-0,8
Dijon-Grenoble	69 536	73 914	4 379	6%	188	185	-3	12	20	8	12%	28%	16%	0,2	0,5	0,2
Besancon-Nimes	8 815	12 321	3 506	40%	248	229	-19	13	16	3	59%	67%	7%	2,1	1,7	-0,4
Dijon-Marseille	53 110	56 586	3 476	7%	207	186	-22	19	8	-11	78%	100%	22%	0,8	0,1	-0,7
Dijon-Toulouse	23 748	26 995	3 247	14%	304	298	-6	8	14	6	81%	88%	8%	1,2	1,3	0,1
Dijon-Toulon	36 851	39 790	2 939	8%	221	224	3	6	10	4	84%	90%	7%	1,0	1,0	0,1
Dijon-Nice	48 420	51 179	2 759	6%	267	261	-5	7	10	3	84%	91%	6%	1,1	1,1	0,0
Lyon-Strasbourg	144 202	146 823	2 621	2%	196	194	-2	8	8	0	98%	93%	-6%	0,0	0,0	0,0
Besancon-Le Creusot	11 918	14 329	2 411	20%	115	109	-5	19	19	0	11%	11%	0%	1,0	1,0	0,0
Belfort-Strasbourg	209 920	212 263	2 344	1%	76	76	0	12	12	0	16%	9%	-7%	1,0	1,0	0,0
Aix-Dijon	23 652	25 865	2 212	9%	202	188	-13	18	15	-3	74%	86%	12%	1,0	0,8	-0,2
Arles-Dijon	12 602	14 751	2 149	17%	253	238	-15	16	15	-1	55%	73%	18%	1,8	1,2	-0,6
Epinal-Toulon	8 143	10 141	1 997	25%	423	413	-10	8	8	0	92%	94%	2%	2,4	2,1	-0,4
Avignon-Strasbourg	42 632	44 318	1 686	4%	272	269	-2	8	8	0	96%	93%	-4%	0,7	0,6	0,0
Avignon-Dijon	39 486	41 123	1 637	4%	185	156	-29	23	7	-16	65%	98%	33%	0,9	0,1	-0,8
Besancon-Genève	108 055	109 366	1 310	1%	257	253	-3	12	12	0	25%	28%	3%	1,9	1,9	0,0
Beaune-Strasbourg	10 580	11 839	1 258	12%	150	145	-5	7	7	0	82%	76%	-6%	1,5	1,3	-0,1
Chambery-Dijon	84 470	85 440	970	1%	164	156	-8	12	12	0	41%	54%	13%	0,8	0,8	0,0
Besancon-Nice	16 501	17 430	929	6%	327	323	-4	7	10	3	74%	78%	4%	2,1	2,2	0,1
Besancon-Grenoble	22 225	23 122	897	4%	243	241	-2	12	20	8	13%	26%	13%	1,3	1,5	0,2
Grenoble-Strasbourg	30 337	31 215	878	3%	281	279	-3	8	8	0	82%	78%	-4%	1,1	1,0	-0,1
Aix-Strasbourg	26 302	27 145	843	3%	292	290	-2	8	8	0	98%	95%	-3%	0,7	0,6	0,0

Strasbourg-Le Creusot	4 805	5 611	805	17%	194	182	-12	7	7	0	74%	67%	-7%	1,5	1,3	-0,1
Nice-Strasbourg	29 604	30 405	801	3%	374	372	-2	8	8	0	98%	96%	-2%	1,4	1,4	0,0
Besancon-Montchanin	3 065	3 839	774	25%	115	109	-5	19	19	0	11%	11%	0%	1,0	1,0	0,0
Montpellier-Strasbourg	31 698	32 452	754	2%	300	297	-2	8	8	0	98%	95%	-3%	0,9	0,8	0,0
Besancon-Cannes	2 902	3 596	693	24%	360	361	2	8	11	3	70%	63%	-7%	3,3	2,8	-0,5
Lyon-Stuttgart	7 516	8 143	627	8%	320	317	-3	8	8	0	87%	89%	1%	1,4	1,0	-0,4
Dijon-Nimes	21 353	21 975	623	3%	181	158	-23	23	7	-16	71%	96%	24%	0,9	0,3	-0,6
Beziers-Dijon	5 480	6 097	617	11%	272	263	-9	11	8	-2	62%	74%	12%	2,4	2,1	-0,3
Aix-Besancon	11 677	12 292	615	5%	249	243	-6	18	18	0	69%	75%	6%	1,6	1,7	0,1
Chambery-Strasbourg	26 790	27 392	602	2%	266	264	-2	8	8	0	86%	83%	-3%	1,1	1,0	-0,1
Saint-Etienne-Strasbourg	15 990	16 590	599	4%	242	240	-3	8	8	0	87%	83%	-4%	1,1	1,0	-0,1
Epinal-Valence	4 274	4 855	581	14%	336	325	-11	8	8	0	81%	86%	5%	1,5	1,4	-0,1
Strasbourg-Toulon	23 737	24 308	571	2%	338	336	-2	8	8	0	93%	90%	-3%	1,6	1,6	0,0
Dijon-Saint-Etienne	30 960	31 507	547	2%	153	148	-5	23	27	4	22%	29%	7%	1,0	1,0	0,0
Marseille-Strasbourg	44 100	44 610	510	1%	304	302	-2	7	7	0	98%	95%	-3%	0,5	0,5	0,0
Beaune-Colmar	2 614	3 123	509	19%	149	140	-9	7	9	2	74%	73%	-1%	2,0	2,1	0,1
Nimes-Chalon	4 501	3 954	-547	-12%	150	155	6	13	13	0	77%	71%	-7%	1,0	1,2	0,1
Nice-Chalon	12 676	12 104	-572	-5%	233	237	4	10	10	0	87%	83%	-4%	1,3	1,3	0,1
Toulon-Chalon	9 486	8 901	-586	-6%	196	197	1	11	8	-3	81%	76%	-5%	1,4	1,4	0,0
Avignon-Chalon	12 080	11 424	-655	-5%	144	151	7	20	23	3	72%	61%	-11%	0,8	1,0	0,1
Basel-Macon	2 457	1 789	-668	-27%	152	190	38	5	11	6	84%	67%	-16%	1,3	1,9	0,6
Macon-Montpellier	14 757	14 013	-743	-5%	152	152	0	18	13	-5	88%	84%	-4%	1,2	1,2	0,0
Aix-Chalon	8 248	7 370	-878	-11%	161	166	5	18	18	0	82%	75%	-7%	0,8	1,0	0,1
Colmar-Macon	3 535	2 560	-975	-28%	153	191	38	5	10	5	80%	64%	-16%	1,4	1,9	0,6
Colmar-Chalon	3 555	2 422	-1 132	-32%	125	160	35	5	10	5	85%	69%	-16%	1,1	1,9	0,8
Macon-Mulhouse	8 338	6 533	-1 805	-22%	128	157	29	5	9	4	90%	72%	-18%	0,4	0,9	0,6
Mulhouse-Chalon	8 347	6 164	-2 183	-26%	101	124	23	5	8	3	99%	80%	-19%	0,1	0,9	0,8
Besancon-Macon	48 065	45 143	-2 922	-6%	130	131	1	27	27	0	13%	17%	4%	1,0	1,0	0,0
Montpellier-Chalon	15 809	12 371	-3 438	-22%	173	184	11	18	13	-5	78%	75%	-3%	0,9	1,2	0,2
Macon-Strasbourg	15 664	11 776	-3 888	-25%	172	203	31	5	8	3	91%	67%	-24%	0,5	1,3	0,7
Strasbourg-Chalon	15 690	10 601	-5 089	-32%	142	171	29	5	8	3	94%	71%	-23%	0,3	1,4	1,1

4.3 Résultats des OD courtes distances

L'impact du projet sur les 3 OD de courtes distances et l'OD Belfort-Dijon est décrit dans le tableau ci-dessous :

- Un impact important en termes de fréquence des liaisons,
- Mais très faible en termes de gains de temps (de l'ordre de 2 minutes).

Liaisons OD courte distance	Distance (en km)	Nb liaisons par sens			GT avec VFCEA (en min)
		Sans VFCEA	Avec VFCEA	Différence	
Dijon-Besançon TGV	81,0	6	10	4 67%	0
Besançon TGV-Belfort TGV	84,1	9	11	2 22%	2
Belfort TGV-Mulhouse	54,4	12	14	2 17%	2
Dijon-Belfort TGV	186,2	6	10	4 67%	0

Etant donné le faible gain sur les temps de parcours, il est considéré par simplification que seuls les gains liés à la fréquence de desserte impactent ces OD. Nous retenons ainsi une élasticité fréquence fer du trafic de 0,3. Le tableau suivant présente le trafic sur les 4 OD et les gains attendus en situation de projet. Notons que le trafic sur l'OD Besançon TGV-Belfort TGV est considéré comme nul.

Traffic en 2025	Voyageurs référence	Gain fréquence	Elasticité fréquence	Gains voyageurs	Voyageurs projet
Dijon-Besançon TGV	25 690	67%	20%	5 138	30 828
Besançon TGV-Belfort TGV	0	22%	7%	0	0
Belfort TGV-Mulhouse	40 649	17%	5%	2 032	42 681
Dijon-Belfort TGV	12 979	67%	20%	2 596	15 575
Total	79 318			9 766	89 084